

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE
 SERVICE
 de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

BREVET D'INVENTION

P.V. n° 21.521, Bouches-du-Rh. N° 1.499.226

Classification internationale : B 63 b

Construction de bateaux par montage d'éléments préfabriqués.
 M. YVES, MAURICE JASPARD résidant en France (Bouches-du-Rhône).

Demandé le 25 juillet 1966, à 17 heures, à Marseille.

Délivré par arrêté du 18 septembre 1967.

(*Bulletin officiel de la Propriété industrielle*, n° 43 du 27 octobre 1967.)

(*Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.*)

La présente invention a pour objet principal la fabrication de bateaux à voile ou à moteurs, de toutes dimensions, avec ou sans quille, avec ou sans dérive, par montage d'éléments préfabriqués. Ce procédé permet le changement rapide de la quille ou du mât, ou d'autres éléments constituant ce bateau. Dans le cas précis de la construction d'un voilier, ce procédé nécessite la fabrication de quatre éléments de base, bien déterminés : A, B, C, D, préfabriqués.

A : pièce maîtresse (unitaire dans ce cas) de grosseur et de forme variables, selon les endroits où sont supposées faites les coupes : a, b, c et d. Ces coupes donnent les quatre principaux dessins qui forment cette pièce A ; la déformation évolutive de ces coupes les unes par rapport aux autres se fait d'une façon lente et sensible. La partie X de cette pièce A est en a, b, c et d identique pour permettre aux pièces B de coulisser sur A (fig. 1 et 2) ; cette pièce A peut être fabriquée par exemple en alliages légers, en bois, en acier ou bien en plastiques armés ou non, par les procédés de moulage ou d'usinage.

a : coupe de la pièce A au niveau a de la figure 1, X étant constant à a, b, c et d.

b : coupe de la pièce A au niveau b de la figure 1.

c : coupe de la pièce A au niveau c de la figure 1.

d : coupe de la pièce A au niveau d de la figure 1.

B : Cette pièce type est une des pièces qui constitue l'arête principale de la carcasse ; il faut prévoir une pièce de ce type tous les 50 à 60 cm environ, plus ou moins espacées selon les cas de fabrication. Cette pièce monobloc se compose de trois parties essentielles, 1, 2 et 3 de la figure 2. La partie 1 est la partie coulissante qui épouse la pièce A en X. La partie 2 n'est pas obligatoirement perpendiculaire à la partie 1 : exemple figure 5.

7 210705 7

Cette partie 2 a pour fonction de supporter les flancs du bateau. La partie 3 est le support du pont de ce dit bateau. Les procédés de fabrication de la pièce B peuvent être identiques à ceux de la pièce A. Cette pièce B peut être par exemple, collée, vissée, rivée ou soudée à la pièce A.

C : pièce type qui constitue la quille du bateau ; elle est fixée à la pièce A par une double rangée de boulons par exemple : e de la figure 3. Cette pièce est monobloc et peut être fabriquée selon les mêmes procédés que la pièce A. Le hulbe de contrepoint de cette pièce, représenté en f de la figure 3, peut être en fonte ou en plomb par exemple.

D : flancs et pont du bateau. Ces pièces peuvent être collées, vissées ou soudées, par exemple, sur l'ensemble des pièces B et A (fig. 4). Elles peuvent être en bois ou métalliques par exemple.

La pièce A peut être utilisée pour d'autres fabrications que celle d'un bateau ; elle peut être rectiligne, courbe, hélicoïdale, etc., d'une longueur variable, régulière ou irrégulière dans son contour, pleine ou creuse, armée ou non ; exemples : figures 7, 8, 9 et 10 qui ne sont que quelques schémas types de coupes possibles. Cette pièce peut être unitaire ou multipliée, exemple figure 6.

Les pièces B peuvent présenter les mêmes caractéristiques géométriques que la pièce A. Ces pièces B peuvent être, par exemple, collées, vissées, soudées à la pièce A ou bien être mobiles sur cette dernière. Ces pièces B peuvent être reliées entre elles par une ou plusieurs pièces C.

Les pièces C peuvent être embouties sur une forme ou moulées par exemple, pour épouser parfaitement les pièces B, ceci dans le cas des flancs et pont de bateaux.

Cette présente invention n'est nullement limitée à la construction de bateaux décrite plus haut ; elle peut être adaptée par exemple à la construction de berceaux de citerne de bateaux ou encore à la

[1.499.226]

— 2 —

construction en général : rampes d'escaliers supports de gouttières ou tuyauteries, etc. Les matériaux employés peuvent être utilisés purs ou armés, par exemple : aluminium armé de bois ou d'acier, plastiques purs ou aciers purs. D'une manière générale tous les matériaux peuvent être utilisés pour la construction de ces pièces.

RÉSUMÉ

L'invention a pour objet principal la fabrication de bateaux à voile ou à moteurs, par montage d'éléments préfabriqués. Le montage de ce dit bateau nécessite l'assemblage de quatre éléments de base, préfabriqués : A, B, C, D.

A : pièce maîtresse qui constitue l'arête principale du bateau.

B : pièces secondaires qui constituent les bordées transversales.

C : la quille.

D : les flancs et le pont du bateau.

La pièce A a approximativement la forme d'un rail courbé; la partie supérieure de ce rail, côté concave, est constante sur toute la longueur, pour permettre aux pièces B de coulisser de manière à être fixées à leur place respective. La partie inférieure de ce rail, côté convexe, est le support de la quille; cette partie inférieure n'est pas forcément constante sur toute la longueur et l'on peut lui

donner des formes appropriées à leurs diverses fonctions : exemple en V pour l'étrave du bateau.

Les pièces B constituent le support des flancs et du pont du bateau; ces pièces monoblocs ont à leur partie inférieure une découpe leur permettant d'épouser parfaitement la partie supérieure de la pièce A. Ces pièces B, de grandeur variable, peuvent être par exemple collés, vissées, soudées à la pièce A; il faut prévoir une pièce de ce type tous les 50 à 60 cm environ.

La pièce C qui constitue la quille de ce bateau peut être boutonnée par exemple à la partie inférieure de la pièce A.

Les pièces D, flancs et pont du bateau peuvent être par exemple embouties sur une forme ou moulées pour épouser parfaitement l'ensemble des pièces A et B.

Les matériaux employés peuvent être utilisés purs ou armés, par exemple : aluminium armé de bois ou d'acier, bois pur, plastiques purs ou aciers purs; d'une manière générale tous les matériaux durs ou souple-durs peuvent être utilisés.

Cette invention n'est nullement limitée à la construction de bateaux caractérisée par l'énoncé précédent, les éléments de base peuvent être utilisés individuellement ou en diverses combinaisons.

YVES, MAURICE JASPAR,
22, rue de la Magalone, Parc Sévigné, Marseille (ix^e)

Pour la vente des fascicules, s'adresser à l'IMPRIMERIE NATIONALE, 27, rue de la Convention, Paris (15^e).

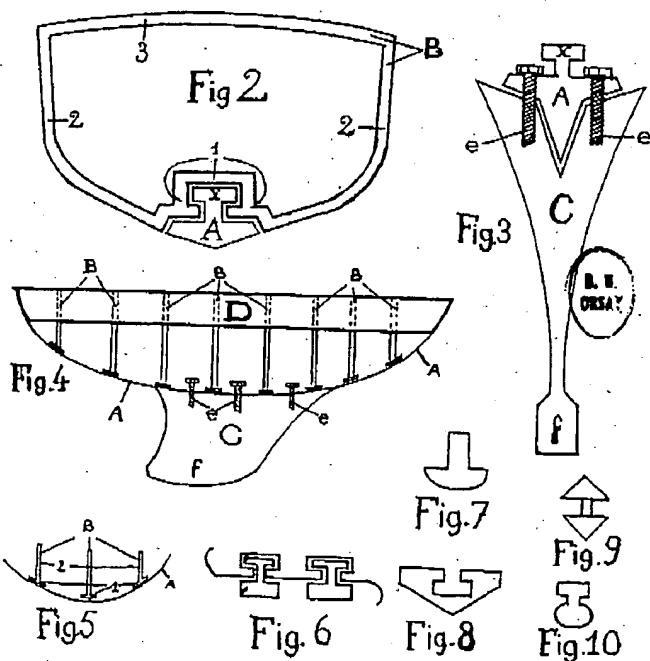
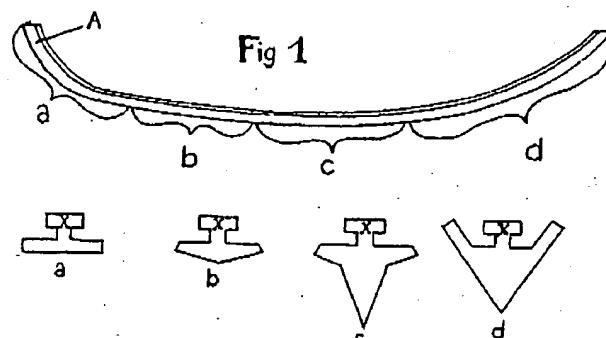
BNSDOCID: <FR1499226A_1>

BEST AVAILABLE COPY

N° 1.499.226

M. Jaspard

Pl. unique



N° 1.499.226

M. Jaspard

Pl. unique

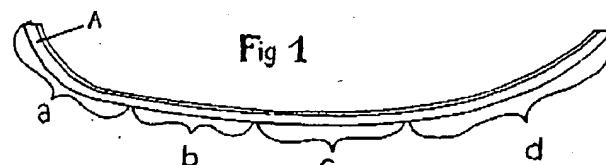


Fig. 1

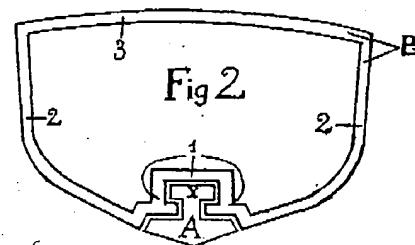
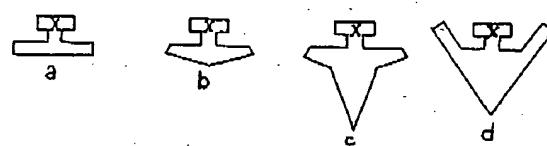


Fig. 2

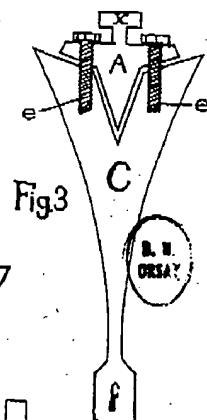


Fig. 3

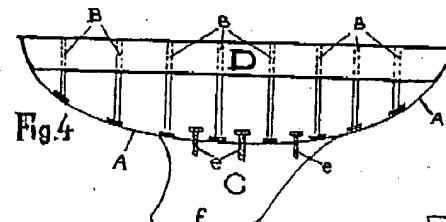


Fig. 4

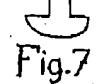


Fig. 7

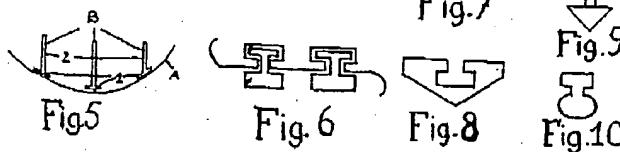


Fig. 5

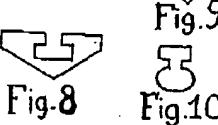


Fig. 6

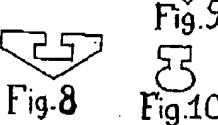


Fig. 8



Fig. 9

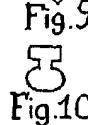


Fig. 10

FR 1 499 266**Construction of boats by assembling prefabricated elements**

The present invention relates to the production of sailing or motor boats, of all sizes, with or without a keel and with or without a centre-board, by assembling prefabricated elements. This process allows the keel, the mast or other components of the boat to be changed rapidly. In the specific case of the construction of a sailing boat, this process involves the production of four well defined prefabricated basic elements: A, B, C and D.

A: Master component (in this case, only one) the thickness and shape of which vary according to the locations of the sections *a*, *b*, *c* and *d*. These sections determine the four main designs of this component A: the shaping of these sections relative to one another develops slowly and with sensitivity. The part X of this component A is identical at *a*, *b*, *c* and *d*, so as to allow the components B to slide on A (Figs. 1 and 2); this component A may be made, for example, of light alloys, wood, steel or reinforced or non-reinforced plastics material by moulding or machining processes.

a: section of the component A in the region *a* of Fig. 1, X being consistent in *a*, *b*, *c*, and *d*;

b: section of the component A in the region *b* of Fig. 1;

c: section of the component A in the region *c* of Fig. 1;

d: section of the component A in the region *d* of Fig. 1;

B: This typical component is one of the components that forms the main spine of the body; a component of this type must be provided approximately every 50 to 60 cm, with a greater or lesser degree of spacing, according to the individual cases produced. This one-piece component comprises three basic parts, 1, 2 and 3 in Fig. 2. The part 1 is the sliding part that engages the component A at X. The part 2 is not necessarily perpendicular to the part 1 (see Fig. 5, for example). The purpose of this part 2 is to support the sides of the boat. The part 3 supports the deck of said boat. The processes for manufacturing the component B may be identical to those for the component A. This component B may be glued, screwed, riveted or welded, for example, to the component A.

BEST AVAILABLE COPY

C: Typical component that forms the keel of the boat: it is fixed to the component A by a double row of bolts (e in Fig. 3), for example. This component is in a single piece and may be produced using the same procedures as for the component A. The counterbalancing bulb of this component, illustrated by f in Fig. 3, may be made of cast iron or lead, for example.

D: Sides and deck of the boat. These components B may be glued, screwed or welded, for example, on both of components B and A (Fig. 4). They may be made of wood or metal, for example.

The component A may be used to produce things other than a boat; it may be rectilinear, curved, helical, etc., of variable length, regular or irregular in its contour, solid or hollow, reinforced or non-reinforced (for examples, see Figs. 7, 8, 9 and 10, which are merely schematic drawings of possible sections). This component may be single or multiple (see Fig. 6, for example).

The components B may display the same geometrical characteristics as the component A. These components B may be glued, screwed or welded, for example, to the component A, or else may be movable thereon. These components B may be connected to one another by one or more components C.

In the case of the sides and deck of boats, the components C may be stamped on a mould or moulded, for example, so as optimally to engage the components B.

The present invention is in no way limited to the above-described construction of boats; it may be adapted, for example, to the construction of cradles for boat tanks, or else to construction generally: of stair railings, gutters supports or piping systems. The materials that are employed may be used in a non-reinforced or reinforced form (aluminium reinforced with wood or steel, non-reinforced plastics material or non-reinforced steels, for example). Generally speaking, any materials may be used for constructing these components.

BEST AVAILABLE COPY

Abstract

The invention relates mainly to the production of sailing or motor boats, by assembling prefabricated elements. The construction of this boat involves the assembly of four prefabricated basic elements: A, B, C and D.

A: master component that forms the main spine of the boat;

B: secondary components that form the transverse rims;

C: the keel;

D: the sides and the deck of the boat.

The component A roughly has the shape of a curved rail; the upper part of this rail, the concave side, is continuous over its entire length, in order to allow the components B to slide so as to be fixed in their respective places. The lower part of this rail, the convex side, supports the keel; this lower part is not necessarily continuous over its entire length, and it may be given shapes that are appropriate for their various functions (example a V for the bow of the boat).

The components B support the sides and the deck of the boat; on their lower part, these one-piece components have an incision that allows them optimally to engage the upper part of the component A. These components B, which are of variable size, may be glued, screwed or welded, for example, to the component A; a component of this type must be provided approximately every 50 to 60 cm.

The component C, which forms the keel of this boat, may be bolted, for example, to the lower part of the component A.

The components D, the sides and deck of the boat, may be stamped on a mould or moulded, for example, in order perfectly to engage both of the components A and B.

BEST AVAILABLE COPY

The materials that are employed may be used in a non-reinforced or reinforced form (aluminium reinforced with wood or steel, non-reinforced wood, non-reinforced plastics material or non-reinforced steels, for example); any hard or pliable/hard materials may generally be used.

This invention is in no way limited to the construction of boats that is characterised by the foregoing; the basic elements may be used individually or in various combinations.

BEST AVAILABLE COPY